

ANALISA TARIF LRT JABODEBEK LINTAS BEKASI TIMUR – DUKUH ATAS BERDASARKAN ABILITY TO PAY DAN WILLINGNESS TO PAY

Hendy Bangkit Sanjaya Putra, Sri Yuniarti, Sri Widayatie Hermanto

Program Studi Teknik Sipil, Universitas Jayabaya, Indonesia

E-mail: bangkithendy@gmail.com

Abstract

The Jabodetabek KRL has become the transportation commonly used by commuter users, especially in the Jakarta - Bogor - Depok - Tangerang - Bekasi area and its surroundings. From year to year the KRL fare also continues to change. However, currently the Rp. 3,000 KRL fare is considered sufficient for KRL users and it is proven by the very high public interest in this KRL. Currently, the plan is to build an LRT across the East Bekasi – Dukuh Atas route as another option for transportation, so new fares need to be studied and determined according to the ability and willingness of the community, especially Jabodetabek KRL users. The type of research conducted was quantitative descriptive research with the aim of describing the characteristics of the respondents, the amount of the ATP value, and the magnitude of the WTP value for users of Jabodebek LRT transportation services which was carried out to users of Jabodetabek KRL transportation services. The data obtained is the result of a survey by distributing question forms to 100 respondents and the existing data collected. As well as processing the data that has been obtained is calculated using the Household budget method regarding the calculation of ATP and WTP. And BOKA is calculated according to the standards on the Jabodetabek KRL. Based on the results of the study, the community's ATP value was Rp. 8,027.00 and the community's WTP was Rp. 7,280.00. The tariff that is used as a reference in the calculation is the tariff formula based on the Regulation of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia Number PM 64 of 2016 which is IDR 17,353.00. And the ideal rate for operation is taken from the ATP value, which is IDR 8,027.00. If based on the results of the analysis carried out, it is necessary to provide subsidies in the operation of the Jabodebek LRT.

Keywords: *LRT, Tariff, Ability To Pay (ATP), Willingness To Pay (WTP)*

1. PENDAHULUAN

Pembangunan Nasional digencarkan dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dan menyeimbangkan stabilitas nasional suatu Negara. Salah satu pendukung dalam pembangunan nasional adalah pembangunan dalam sektor transportasi. Sektor transportasi perlu untuk mengatasi kesenjangan jarak dan komunikasi antara tempat asal dan tempat tujuan. Untuk itu dikembangkan sistem transportasi dan komunikasi, dalam wujud sarana (kendaraan) dan prasarana (jalan). Dari sini timbul jasa angkutan untuk memenuhi kebutuhan perangkutan dari satu tempat ke tempat lain. Daerah Khusus Ibukota Jakarta Adalah Ibukota Negara Indonesia. Berdasarkan Badan Pusat Statistik 2021, jumlah penduduk DKI Jakarta sebesar 10.562.088 jiwa. Namun, angka ini hanyalah jumlah dari angka penduduk yang hanya tinggal di DKI Jakarta. DKI Jakarta justru disibukkan oleh orang-orang yang berasal dari luar DKI Jakarta seperti Bekasi, Bogor, Tangerang bahkan turis-turis dalam negeri atau luar negeri. DKI Jakarta menjadi potret wilayah yang populasi penduduknya sudah jenuh dan semakin berkurang akibat terbatasnya wilayah administrasi yang digunakan untuk pemukiman dan tempat tinggal. Diketahui kereta api menjadi alternatif transportasi darat, terutama untuk jalur lintas provinsi. Akibat besarnya lalu lalang orang dari luar Kota Jakarta, baik untuk sekedar berlibur atau bahkan ada yang bekerja. PT.Kereta Api Indonesia (Persero) melalui PT Kereta Commuter Indonesia menyediakan Kereta Rel Listrik (KRL) yang melayani dari beberapa kota yaitu Bekasi - Bogor - Tangerang - Jakarta. Namun saat ini tengah berlangsung pembangunan kereta Lintas Rel Terpadu (LRT) Jabodebek, yang nantinya juga akan dioperasikan oleh PT Kereta Api Indonesia. Pembangunan LRT Jabodebek

direncanakan melalui lintas Bekasi Timur, Cibubur hingga ke Dukuh Atas. Terdapat lintas yang akan bersinggungan antara KRL dengan LRT yaitu pada lintas Bekasi Timur - Dukuh Atas. LRT Jabodebek ditargetkan akan mulai beroperasi tahun depan. Rencana ini sudah disetujui oleh pihak PT Kereta Api Indonesia dan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan. Sehingga, berdasarkan informasi-informasi yang ada dan survei-survei yang akan dilaksanakan, penulis akan menyusun Skripsi yang berjudul “Analisa Tarif LRT Jabodebek lintas Bekasi Timur - Dukuh Atas berdasar Ability To Pay dan Willingness To Pay”.

Tarif Transportasi

Menurut Dr. Zaroni (2013), strategi penetapan harga (pricing strategy) menjadi isu penting dalam bisnis. Harga merupakan salah satu pertimbangan penting bagi konsumen dalam memutuskan pembelian jasa transportasi, selain pertimbangan kinerja operasi transportasi dan kualitas pelayanan. Umumnya strategi penetapan harga transportasi didasarkan pada biaya. Biaya menjadi faktor penting dalam pembentuk harga atau tarif transportasi yang dibebankan ke konsumen. Pemahaman mengenai pemicu biaya (cost driver) dalam transportasi menjadi penting. Tarif transportasi ditentukan oleh berbagai faktor. Faktor utama yang memengaruhi tarif transportasi adalah jarak (distance), berat (weight), dan densitas (density). Jarak merupakan faktor utama yang menentukan biaya transportasi. Umumnya biaya-biaya transportasi dipicu oleh jarak. Jarak transportasi akan berkontribusi secara langsung terhadap biaya variabel seperti tenaga sopir, biaya bahan bakar dan minyak (fuel), dan biaya pemeliharaan kendaraan. Basuki (2012) menjelaskan bahwa dalam pengelolaan angkutan umum, sistem penentuan dan

besaran tarif merupakan salah satu aspek dalam perencanaan operasional angkutan umum. Perencanaan operasional angkutan umum mensyaratkan untuk skala rute angkutan yang lebih detail dapat memenuhi aspek teknis operasional. Penentuan tarif juga didasarkan pada informasi yang ada, misalnya jenis dan tipe kendaraan yang digunakan, kapasitas kendaraan, jumlah ketersediaan armada, frekuensi pelayanan, prakiraan biaya operasional, prakiraan jumlah penumpang dan tingkat keuntungan operasional yang diharapkan. Berdasarkan informasi tersebut, akan ditemukan hasil evaluasi operasional angkutan umum yang kelayakannya ditetapkan secara ekonomi dan sesuai dengan kriteria pelayanan yang diberikan kepada penumpang. Sedangkan menurut Adisamita (2011), ada beberapa konsep yang terkait dengan penentuan tarif transportasi, yaitu berdasarkan kemampuan membayar atau ability to pay (ATP) dan kemauan membayar atau willingness to pay (WTP).

Ability To Pay (ATP)

Ability To Pay (ATP) adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Menurut, Tamin, dkk., 1999, pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan pendapatan yang diterimanya, dengan kata lain ATP adalah kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan yang dilakukannya. Beberapa faktor yang mempengaruhi ATP diantaranya, sebagai berikut:

- 1) Besar penghasilan
- 2) Kebutuhan transportasi
- 3) Total biaya transportasi
- 4) Intensitas perjalanan
- 5) Pengeluaran total per bulan
- 6) Jenis Kegiatan

7) Persentase penghasilan yang digunakan untuk biaya transportasi

Willingness To Pay (WTP)

Willingness To Pay (WTP) adalah kesediaan pengguna untuk mengeluarkan imbalan atas jasa yang diperolehnya. Masih menurut Tamin, dkk., 1999, pendekatan yang digunakan dalam analisis WTP didasarkan pada persepsi pengguna terhadap tarif dari jasa pelayanan angkutan umum tersebut. Beberapa faktor yang mempengaruhi WTP diantaranya, sebagai berikut:

1. Produksi jasa angkutan yang disediakan oleh pengusaha
2. Kualitas dan kuantitas pelayanan yang diberikan pengusaha
3. Utilitas pengguna terhadap angkutan umum tersebut
4. Penghasilan pengguna.

Hubungan ATP dan WTP

Dalam pelaksanaan penentuan tarif angkutan umum, ada 3 kondisi hubungan antara ATP dan WTP, yaitu:

- a) ATP lebih besar dari WTP Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar jasa transportasi lebih besar daripada kemauan membayar. Pada kondisi ini, pengguna mempunyai penghasilan yang relatif lebih tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif lebih rendah, dimana pengguna disebut *choiced riders*.
- b) ATP sama dengan WTP Antara kemampuan dan kemauan membayar jasa ialah sama. Keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut.
- c) ATP lebih kecil dari WTP Kemampuan membayar jasa transportasi lebih kecil daripada kemauan membayar. Pada kondisi ini, pengguna mempunyai penghasilan yang relatif lebih rendah

tapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif tinggi, dimana pengguna disebut captive riders.

Penentuan Tarif Berdasarkan ATP dan WTP

Penentuan tarif, pada prinsipnya dapat ditinjau dalam 3 aspek utama dalam sistem angkutan umum, yaitu:

- a. Pengguna (user)
- b. Operator
- c. Pemerintah (regulator)

Dalam penentuan tarif yang mengacu pada aspek pengguna, parameter yang ditinjau adalah ATP dan WTP. Menentukan nilai tarif berdasarkan ATP dan WTP memiliki prinsip sebagai berikut:

- a) ATP merupakan fungsi dari kemampuan membayar, sehingga nilai tarif yang diberlakukan tidak boleh melebihi nilai ATP kelompok masyarakat sasaran. Intervensi pemerintah dalam bentuk subsidi langsung atau silang dibutuhkan pada kondisi dimana nilai tarif berlaku lebih besar dari ATP, hingga didapat nilai tarif yang sama besarnya dengan nilai ATP.
- b) WTP merupakan fungsi dari tingkat pelayanan angkutan umum, sehingga bila nilai WTP masih berada dibawah ATP maka masih dimungkinkan melakukan peningkatan nilai tarif dengan perbaikan tingkat pelayanan angkutan umum



Gambar 1. Ilustrasi Keleluasaan Penentuan Tarif Berdasarkan ATP – WTP

Berdasarkan ilustrasi di atas, penyesuaian tarif diharapkan dapat dilakukan sebagai berikut:

- 1) Tidak melebihi nilai ATP.
- 2) Berada di antara nilai ATP dan WTP, bila akan dilakukan penyesuaian tingkat pelayanan.
- 3) Bila tarif yang diajukan berada di bawah perhitungan tarif, namun berada di atas ATP maka selisih tersebut dapat dianggap sebagai beban subsidi yang harus ditanggung pemerintah (regulator).
- 4) Bila perhitungan tarif, pada suatu jenis kendaraan, berada jauh di bawah ATP dan WTP, maka terdapat keleluasaan dalam penyesuaian tarif yang baru, yang selanjutnya dapat dijadikan peluang penerapan subsidi silang, pada jenis kendaraan lain yang kondisi perhitungan tarif di atas ATP.

2. METODE PENELITIAN

Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, pengumpulan data untuk mendapatkan nilai ATP dan WTP di Stasiun Bekasi Timur yang akan dilakukan dengan survei kuesioner (questionnaire survey) online dengan googleform yang disebarakan melalui Whatsapp ke 100 Calon Responden. Dimana, waktu dalam penyebaranya adalah saat hari kerja dan pada jam sibuk (07.00-09.00 dan 16.00- 18.00) WIB. Dan, tidak ada kriteria khusus dalam pemilihan responden.

Analisis ATP dan WTP

Dalam penelitian ini, analisis Ability To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP) dibagi berdasarkan kategori status pekerjaan. Selain itu, dikarenakan rendahnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum, maka analisis ATP menggunakan pendekatan

besarnya alokasi biaya transportasi terhadap pendapatan dan frekuensi perjalanan dalam 1 minggu. Sedangkan, analisis WTP berdasarkan kemauan membayar masyarakat terhadap pengoprasi LRT Jabodebek nanti.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil analisis, karakteristik penumpang KRL Jabodetabek di stasiun Bekasi Timur tiap kategori ditampilkan berikut ini.

Karakteristik Responden

1. Analisis Usia

Dari 100 responden, peneliti memisahkan tabel dan mengelompokkan sesuai range usia. Berdasarkan hasil survei, KRL Jabodetabek cenderung digunakan oleh orang-orang yang berusia 21-25 tahun yang mencapai 23 orang dan usia 26-30 tahun sebanyak 21 orang. Rata-rata responden adalah sebesar 33,25 tahun yang tergolong usia produktif

2. Analisis Jenis Kelamin

Hasil survei karakteristik berdasarkan jenis kelamin responden, yaitu sebanyak 58 orang pria dan 42 orang lainnya adalah wanita. Dari data yang diperoleh selanjutnya disajikan dalam bentuk grafik. Dari 100% responden, pengguna Pria cenderung lebih banyak dari pada pengguna wanita karena kebanyakan wanita masih belum merasa nyaman dalam menggunakan transportasi umum, apalagi pada masa pandemi seperti ini.

3. Analisis Jenis Pekerjaan

Sesuai dengan hasil analisis jenis pekerjaan responden, kebanyakan responden merupakan Pegawai Swasta/BUMN/PNS yang jumlahnya mencapai 55% dan Mahasiswa sebanyak 23%. Kedua pekerjaan ini sesuai dengan hasil analisis usia yang kebanyakan responden berusia 21-25

atau 26-30 tahun. Untuk pekerjaan lainnya merupakan orang-orang yang bekerja sebagai Ibu Rumah Tangga sebanyak 6 orang, pensiun 1 orang, pengajar 3 orang, arsitek 1 orang, dan driver 1 orang. Sedangkan untuk pekerjaan TNI/Polri tidak mendapatkan angka sedikitpun.

4. Analisis Frekuensi Penggunaan KRL

Hasil tersebut menunjukkan bahwa frekuensi penggunaan transportasi komuter ini cenderung sangat jarang dengan frekuensi kurang dari 1 kali/minggu kemudian diikuti dengan pengguna yang agak jarang frekuensi penggunaannya antara 2-3 kali/minggu. Namun tidak sedikit juga responden yang memang sangat sering menggunakan KRL Jabodetabek sebagai transportasi sehari-harinya.

5. Analisis Penggunaan dan Biaya Transportasi Alternatif Lain

Berdasarkan survei, transportasi lain yang digunakan dalam kegiatan komuter ini adalah kendaraan pribadi. Hal ini terjadi karena masih banyak responden yang jarang menggunakan KRL Jabodetabek sehingga kebanyakan responden merupakan orang-orang yang biasa “nglaju” menggunakan kendaraan pribadinya masing-masing. Transportasi lain yang biasa digunakan selain kendaraan pribadi dan bus adalah taxi. Dengan transportasi lain ini, maka jumlah pengeluaran dari responden dalam biaya transportasi selain KRL Jabodetabek juga berbeda tergantung jenis kendaraan dan jarak perjalanan. Berikut ini adalah grafik biaya pengeluaran yang dikeluarkan oleh responden jika tidak menggunakan KRL Jabodetabek. Rata-rata biaya yang dikeluarkan oleh responden adalah Rp38.330,00 dalam satu kali perjalanan tanpa menggunakan KRL Jabodetabek. Nilai ini didominasi oleh biaya antara Rp5.000 – Rp50.000

dalam satu kali perjalanan tanpa menggunakan KRL Jabodetabek.

6. Analisis Maksud Perjalanan

Hasil survei ini menunjukkan bahwa 51% responden merupakan orang-orang yang bermaksud untuk dinas/bekerja. Selain itu, 21% responden dengan tujuan liburan dan 17% responden dengan tujuan keluarga. Hal ini bisa dikaitkan dengan frekuensi penggunaan KRL Jabodetabek yang cenderung rendah karena kebanyakan orang menggunakan KRL Jabodetabek sebagai alat transportasi untuk bekerja ke luar daerah sementara atau orang-orang yang bekerja di satu daerah dan menetap di daerah tersebut, namun asalnya bukan dari daerah tersebut sehingga perlu waktu 1-2 kali/minggu untuk pulang ke daerahnya.

7. Analisis Pendapatan

Pendapatan responden berdasarkan survei rata-ratanya adalah Rp4.564.500,00. Sebesar 32% responden memiliki pendapatan sebesar Rp1.000.000,00 – Rp1.999.000,00. Sedangkan untuk kisaran pendapatan dengan frekuensi paling besar selanjutnya untuk kisaran pendapatan antara Rp5.000.000,00 – Rp5.999.000,00 yaitu memiliki frekuensi sebesar 23%. Untuk pendapatan terbesar dari responden adalah sebesar Rp20.000.000,00.

Analisis Ability To Pay

Analisis ATP ini menggunakan metode household budget yang dihitung berdasarkan pendapatan per bulan, alokasi biaya transportasi per bulan, alokasi biaya penggunaan KRL Jabodetabek per minggu, frekuensi penggunaan KRL Jabodetabek per minggu. Data-data yang sudah didapatkan diolah dengan menggunakan tabel serta dihitung.

No.	Keterangan	Jumlah
1.	Nilai Maksimum	Rp 16.666,67
2.	Nilai Minimum	Rp 3.000,00
3.	Rata-rata	Rp 8.027,39
4.	Median	Rp 8.333,33

Analisis Willingness To Pay (WTP)

Analisis WTP ini dihitung berdasarkan kemauan responden mengeluarkan biaya dalam perjalanannya menggunakan KRL Jabodetabek. Dengan cerimisan ini, maka dapat diperkirakan nilai WTP dari calon pengguna jasa LRT Jabodebek Lintas Bekasi Timur - Dukuh Atas. Analisis WTP ini dirangkum dalam tabel yang hasil tabulasinya adalah sebagai berikut.

Resp.	Tarif Pendapat Resp. (WTP)
1	Rp3.000,00
2	Rp15.000,00
3	Rp10.000,00
4	Rp10.000,00
...	...
100	Rp10.000,-

Grafik perbandingan hasil ATP dan WTP dibandingkan dengan tarif penghitungan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 64 Tahun 2016 adalah sebagai berikut.

Tarif (BOKA)	Rp17.353
ATP	Rp8.027
ATP & WTP	Rp7.671
WTP	Rp7.280

Grafik di atas menandakan bahwa nilai ATP dan WTP berada di bawah besaran tarif yang sudah dihitung, dengan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 64 Tahun 2016. Kondisi grafik di atas menunjukkan bahwa nilai ATP > WTP

yang berarti kemampuan membayar lebih besar daripada keinginan membayar atas jasa yang ada. Hal ini berarti pendapatan masyarakat relatif tinggi tetapi nilai atas penggunaan jasa tersebut rendah. Namun, jika dibandingkan dengan besaran tarif yang didapatkan berdasarkan BOKA, maka dapat disimpulkan bahwa besaran pendapatan masyarakat masih cenderung rendah jika dibandingkan dengan biaya operasional sarana dan prasarana dalam penyelenggaraan sarana dan prasarana perkeretaapian.

4. KESIMPULAN

Kesimpulan

Besaran Ability to Pay calon pengguna jasa LRT Jabodebek Lintas Bekasi Timur – Dukuh Atas setelah dilakukan perhitungan adalah sebesar Rp.8.027. Besaran Willingness to Pay calon pengguna jasa LRT Jabodebek Lintas Bekasi Timur – Dukuh Atas setelah dilakukan perhitungan adalah sebesar Rp.7.280. Besaran tarif calon pengguna jasa LRT Jabodebek lintas Bekasi Timur – Dukuh Atas setelah dilakukan perhitungan berdasar Biaya Operasional Kereta Api adalah sebesar Rp.17.353. Rekomendasi tarif ideal untuk pengoperasian LRT Jabodebek lintas Bekasi Timur – Dukuh Atas adalah sebesar Rp.8.027 yang diambil dari nilai tarif ATP. Dikarenakan nilai tarif ATP merupakan kemampuan masyarakat dalam membayar jasa. Dan juga dapat disimpulkan bahwa masyarakat termasuk golongan *choise rider* dikarenakan nilai $ATP > WTP$, yang mana mengartikan nilai utilitas atau ketergantungan penggunaan jasa lebih rendah.

Saran

Bagi PT LRT Jabodebek, dalam pengoperasiannya, tarif LRT dapat ditetapkan sesuai dengan tarif ATP yaitu sebesar Rp8.027,- agar calon pengguna jasa LRT Jabodebek Lintas Bekasi Timur

– Dukuh Atas mau menggunakan LRT Jabodebek Lintas Bekasi Timur – Dukuh Atas dan sesuai dengan pendapatan dan pengeluaran terhadap biaya transportasi; Adanya pemberian PSO dalam mengoperasikan LRT Jabodebek Lintas Bekasi Timur – Dukuh Atas sehingga pengoperasian LRT Jabodebek Lintas Bekasi Timur – Dukuh Atas ini bisa terus dikontrol oleh pemerintah dan masyarakat bisa menikmati transportasi umum yang nyaman dengan harga terjangkau

DAFTAR PUSTAKA

- [1] _____ (2007). Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian. Jakarta: Sekretariat Negara Republik Indonesia.
- [2] _____ (2016). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 69 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perhitungan Dan Penetapan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api. Jakarta: Berita Negara Republik Indonesia.
- [3] _____ (2011). Petunjuk Operasi KRL KFW. Madiun: PT Industri Kereta Api (INKA)
- [4] Dr Zaroni. Penetapan Tarif Transportasi. Bandung: Supply Chain Indonesia, 2015.
- [5] Erlinawati Jalil (2018) Analisis biaya operasional kendaraan, ability to pay dan willingness to pay penentuan tarif bus trans koetaradja
- [6] Fricilia, Maya. (2013). Evaluasi Penerapan Tarif Angkutan Umum Kereta Api (Studi Kasus Kereta Api Madiun Jaya Ekspres). Solo: Universitas Sebelas Maret.
- [7] Imam Basuki (2019) Analisis ability to pay and willingness to pay jasa kereta api yogyakarta international airport.
- [8] Joewono, Tri Basuki. (2009). Exploring the Willingness and Ability to Pay for Paratransit in

- Bandung, Indonesia. Journal of Public Transportation, Vol. 12, No.2.
- [9] Julien. (2013). Analisis Ability To Pay dan Willingness To Pay Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Kualanamu (Airport Railink Service). Medan: Universitas Sumatera Utara.
- [10] Kramadibrata, Soedjono. (2016) Perencanaan Perkeretaapian. Bandung: Penerbit ITB.
- [11] Revy Safitri (2016). Evaluasi tarif angkutan umum berdasarkan atp dan wtp di kota pangkalpinang